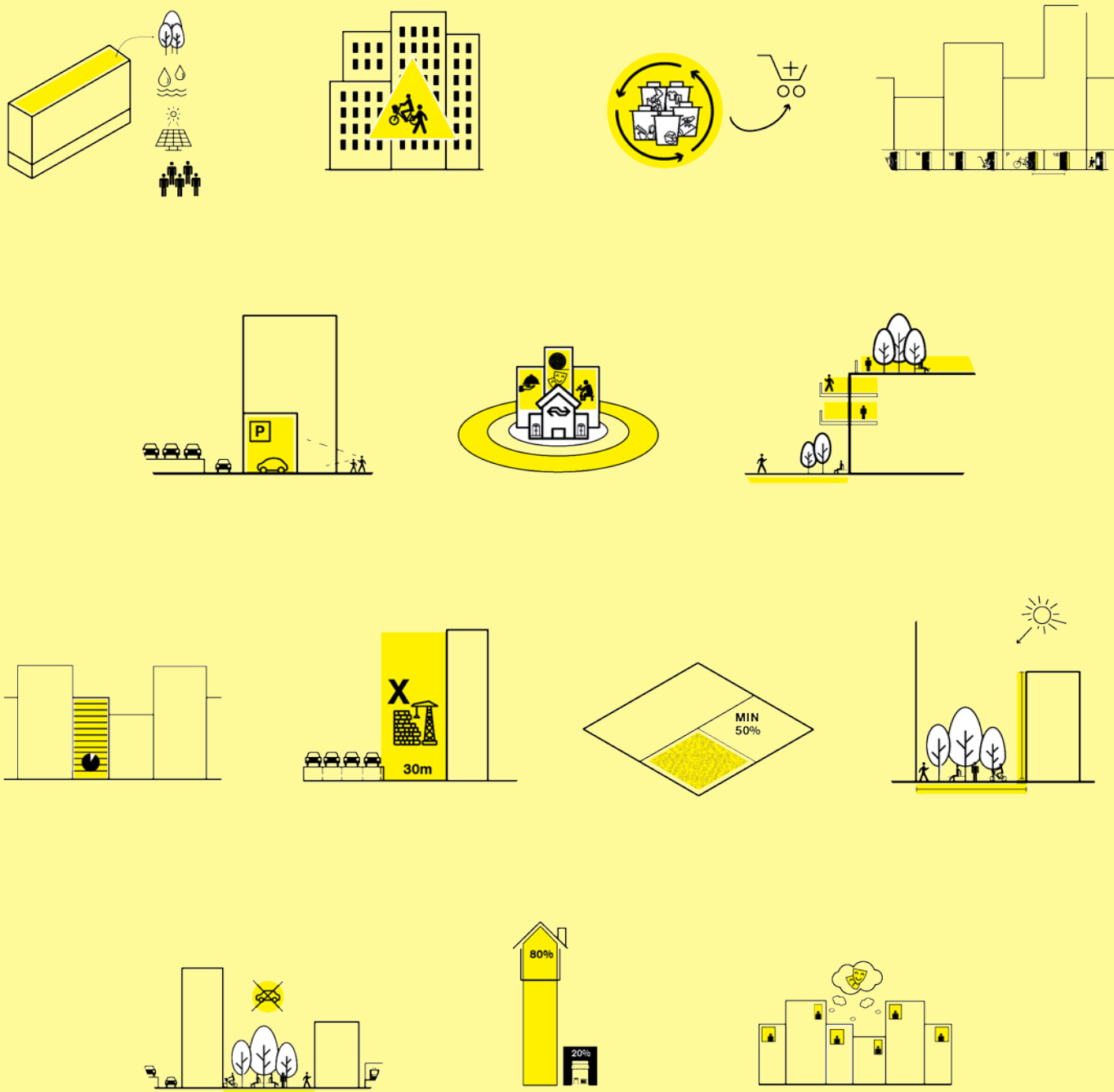




Kwaliteitsplan

Opzet voor publiekrechtelijk toetsingskader

Schieveste

27.05.2019



gemeente
Schiedam

DeZwarteHond.

Inhoudsopgave

Leeswijzer

Dit kwaliteitsplan biedt de opzet voor de publiekrechtelijke toetsingskaders voor de toekomstige ontwikkeling van Schieveste als woonlocatie. Het geeft een overzicht van de elementen die in principe zullen worden opgenomen in de publiekrechtelijke kaders (bestemmingsplan), waaraan de toekomstige ontwikkeling van Schieveste moet voldoen.

Het kwaliteitsplan is ruwweg op te delen in tweeën.

Het eerste deel beschrijft de context van Schieveste, fysiek en beleidsmatig (hoofdstuk 2 en 3).

Het tweede deel beschrijft de visie en bijbehorende kwaliteitskaders en randvoorwaarden van de gemeente Schiedam voor toekomstige ontwikkeling van Schieveste (hoofdstuk 4, 5 en 6).

1. Inleiding

1.1 Ligging plangebied	4
1.2 Geldende bestemmingsplannen	5

2. Beschrijving bestaande situatie

2.1 Ontstaansgeschiedenis	6
2.2 Ruimtelijke beschrijving	8

3. Beleidskader

3.1 Rijksbeleid	10
3.2 Provinciaal en regionaal beleid	12
3.3 Gemeentelijk beleid	14

4. Ruimtelijke randvoorwaarden

4.1 Programma	16
4.2 Beeldkwaliteit	20
4.3 Duurzaamheid	24

5. Planologische en milieutechnische randvoorwaarden

5.1 Mobiliteit	26
5.2 Externe veiligheid	28
5.3 Milieuhinder bedrijvigheid	30
5.4 Geluid	31
5.5 Luchtkwaliteit	31
5.6 Bodem	32
5.7 Natuurbescherming en biodiversiteit	34

6. Uitvoerbaarheid

6.1 Financieel-economische uitvoerbaarheid	36
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	37

1.	Aantal woningen	16
2.	Aandeel sociale en geliberaliseerde huur	16
3.	Buitenruimte per woning	16
4.	Zonoriëntatie	16
5.	Richtlijn omvang buurten binnen Schieveste	16
6.	Aandeel werk- en voorzieningenprogramma t.b.v. leefkwaliteit op Schieveste	17
7.	Invulling werk- en voorzieningenprogramma	17
8.	Locatie werk- en voorzieningenprogramma	17
9.	Aantal deelgebieden	18
10.	Woonprogramma per deelgebied	18
11.	Werk- en voorzieningenprogramma per deelgebied	18
12.	Dichtheid per deelgebied	18
13.	Openbare ruimte per deelgebied	18
14.	Enfilade van openbare ruimten	18
15.	Aandeel galerijwoningen	20
16.	Invulling plint	20
17.	Divers gevelbeeld	20
18.	Hoogte- en breedteverhouding	21
19.	Maximale bouwhoogte en hoogteaccenten	21
20.	Asymmetrische hoogtedoorsnede	21
21.	Invulling dakoppervlak	21
22.	Relatie gebouw en openbare ruimte	22
23.	Verblijfskwaliteit openbare ruimte	22
24.	Extra (verblijfskwaliteit)eisen openbare ruimte en bebouwing langs de Schie	23
25.	Maximaal aandeel bebouwd oppervlak	24
26.	Minimaal aandeel en inrichting onverhard oppervlak	24
27.	Groennorm	24
28.	Maatregelen waterveiligheid/overstromingsrisico	24
29.	Maatregelen piekbuien/waterberging	25
30.	Maatregelen langdurige droogte	25
31.	Maatregelen extreme hitte	25
32.	Duurzame verlichting openbare ruimte	25
33.	Gescheiden afvalinzameling	25
34.	Inrichting verkeersruimte	26
35.	Autotoegankelijkheid	26
36.	Autoparkeernorm	26
37.	Autoparkeervoorzieningen	27
38.	Fietsparkeernorm	27
39.	Aansluiting aan stationsentree	27
40.	Ontsluiting gebied langzaam verkeer	27
41.	Afstand en veiligheidseisen bebouwing langs de A20	28
42.	Afstand en veiligheidseisen bebouwing langs het spoor	28
43.	Maatregelen voor calamiteiten	29
44.	Milieuhindercontouren in de omgeving	30
45.	Beperkingen milieucategorie in het plangebied	30
46.	Geluidsnorm binnen-niveau Bouwbesluit	31
47.	Gemeentelijk beleid hoge waarde Wet geluidhinder	31
48.	Norm luchtkwaliteit	31
49.	Bebouwing boven kabels- en leidingentracés	32
50.	Archeologie	32
51.	Verontreiniging	32
52.	Ecologische verbinding	34
53.	Recreatieve verbinding	34
54.	Participatie	37

1.1 Ligging plangebied

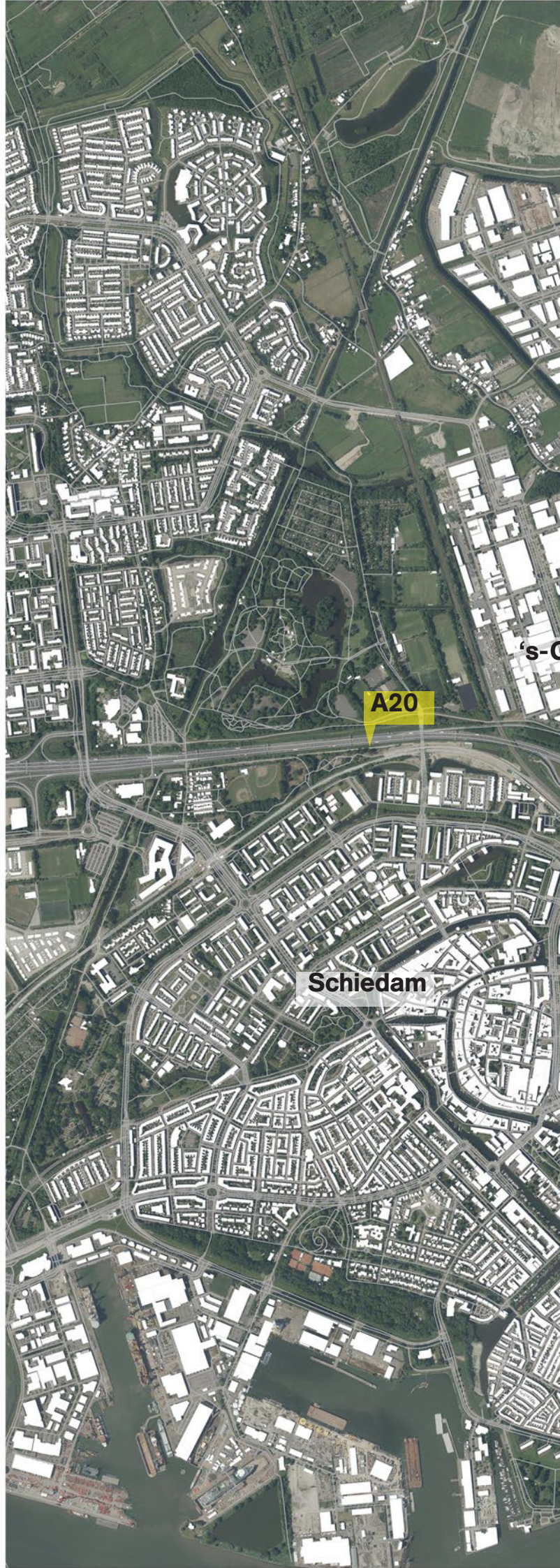
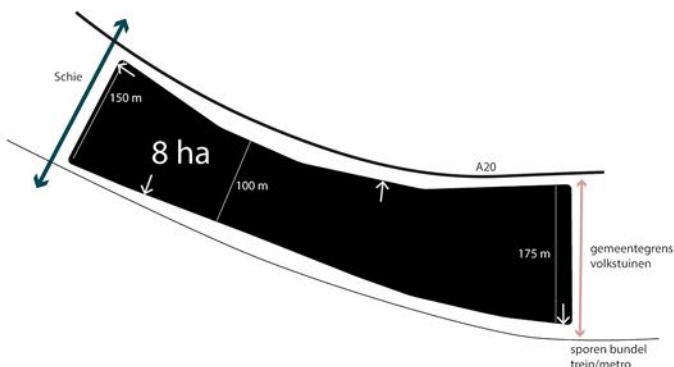
Schieveste ligt:

- In Schiedam
- Ten noorden van het centrum
- Op het station
- Aan de A20
- Aan de Schie
- Ten zuiden van bedrijventerrein Spaanse Polder
- Ten noorden van woonwijk Schiedam-Oost
- Op een uitstekend bereikbare plek in de metropoolregio Rotterdam-Den Haag
- Op de grens met Rotterdam

Uit bestemmingsplan Schieveste (2012):

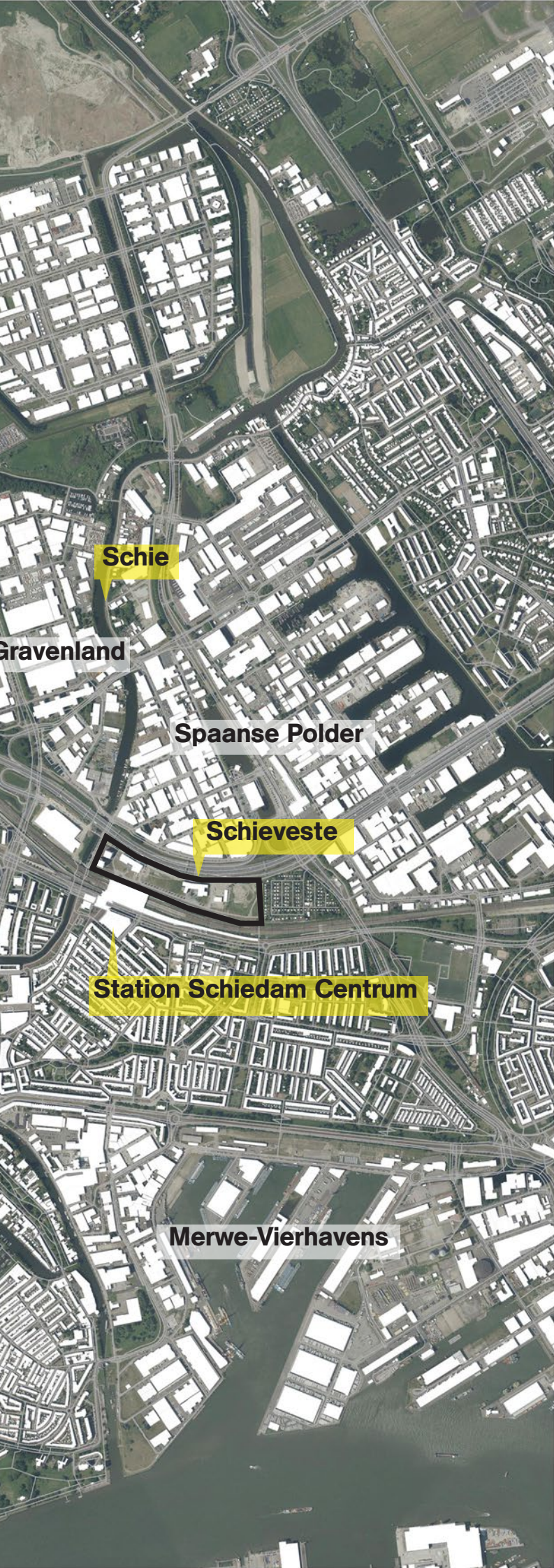
“Het plangebied Schieveste ligt centraal in Schiedam. Het plangebied wordt ingeklemd door de A20 (noordkant) en de spoorlijn Rotterdam-Den Haag/Hoek van Holland (zuidkant). De gemeentegrens vormt de oostelijke grens. De punt waar het spoor de A20 kruist vormt de westelijke grens van het plangebied. De lengte van het plangebied, van oost naar west, is ongeveer 700 meter. De breedte van het plangebied varieert van 115 tot 180 meter. De belangrijke waterloop de Schie loopt er dwars doorheen. Aan de zuidelijke rand ligt NS-station Schiedam Centrum.”

Het oorspronkelijke Schieveste bestaat dus ook uit het gedeelte ten westen van de Schie. In dit document wordt Schieveste gebruikt als benaming van het plangebied met grenzen A20, gemeentegrens met Rotterdam, spoorbundel en de Schie. De totale oppervlakte van het plangebied Schieveste waar dit document over gaat bedraagt ongeveer 8,7 hectare.



1.2 Geldende bestemmingsplannen

Het bestemmingsplan 'Schieveste' (NL.IMRO.0606.BO0008) is op 2 februari 2012 vastgesteld en per 28 maart 2012 onherroepelijk geworden.



2. Beschrijving bestaande situatie

2.1 Ontstaansgeschiedenis

Historisch gezien heeft Schiedam zich ontwikkeld langs het water van de Schie. Schiedam had vrij vroeg al een station, dit kwam buiten het historische centrum te liggen, aan de rand van de stad. Het gebied direct ten noorden van het spoor bleef lang vrij, op een rijtje huizen uit begin 20e eeuw na. Hiervan zijn nog funderingen aanwezig in de bodem. Deze huizen moesten wijken voor aanleg van de A20.

De Schie heeft een verbindend karakter dat Schiedam overstijgt. Het koppelt de Maas en de havens via de historische binnenstad aan het buitengebied van Midden-Delfland. Het is een belangrijke vrijetijdsader en historisch gezien een plaats van bedrijvigheid en uitwisseling.

Ten zuiden van het spoor ligt de Horvathweg. Deze weg is hoger gelegen op een talud, waar ooit het spoor heeft gelegen. De verhoogde Horvathweg gaat ter hoogte van het station over de stationshal heen, hier bevinden zich ook de bushaltes van station Schiedam Centrum.

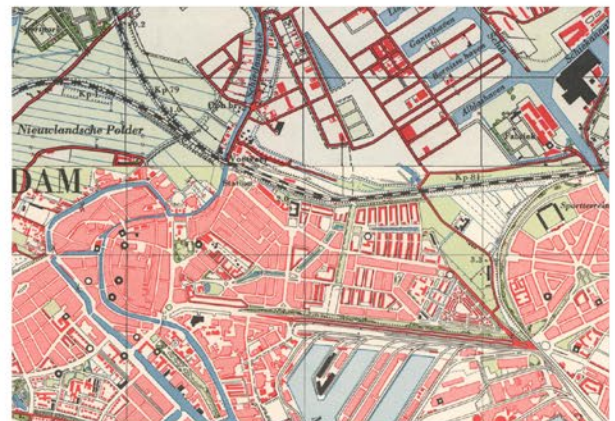
In het gebied staan twee kantoortorens uit de jaren 90. Deze zijn gericht op de auto, gezien de hoeveelheid parkeervoorzieningen. Later volgden de vestiging van het LIFE College van de Lentiz onderwijsgroep en het kantoor van de DCMR Milieudienst Rijnmond. Deze gebouwen zijn gerealiseerd nadat het gebied werd aangemerkt als kantorenlocatie, waarvoor in 2003 de visie werd vastgesteld. Uiteindelijk is van deze visie verder weinig gerealiseerd, waardoor de gebouwen wat verloren in de ruimte staan.

In 2012 kwam een nieuwe impuls voor het gebied, met de planvorming voor fase 5, ten westen van de Schie, om daar een leisurecluster te realiseren, met een bioscoop (Euroscop) en een hotel. De bioscoop opende in 2017 en het hotel wordt verwacht in 2021. Deze voorzieningen versterken het station Schiedam Centrum en Schieveste als stedelijke bestemming met een regionale functie. Het parkeervolume dat is neergezet functioneert o.a. als P+R. Nieuwgebouwde bruggen verbinden deze fase met de rest van Schieveste.

Op woensdag 19 december 2018 tekenden de gemeente Schiedam en de Ontwikkelcombinatie Schieveste een grondreserveringsovereenkomst voor de bouw van ca. 3.500 woningen op Schieveste, om het gebied te ontwikkelen tot een hoogstedelijk woonmilieu.



Begin 19e eeuw: Schiedam aan de Schie
Delftse Schie naar Delftshaven is al in gebruik.



Naoorlogs (1962): industrie en bedrijvigheid in de polder

De 's-Gravelandsepolder en Spaanse Polder transformeren van landbouw- naar industriegebied, als ondersteuning van de Rotterdamse haven. De wijk Oud-Mathenesse wordt ontwikkeld.



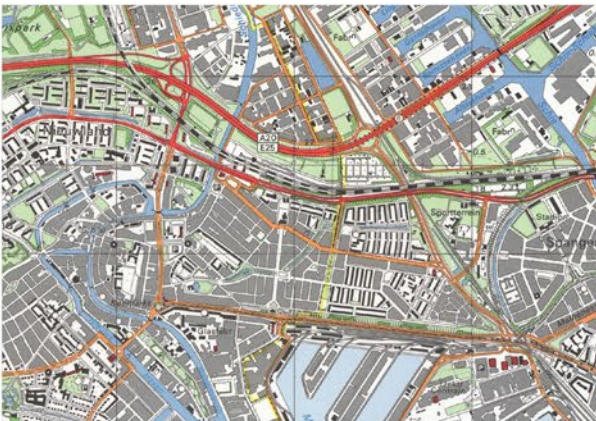
Eind 19e eeuw: station buiten de stad

Het station van Schiedam aan de lijn Den Haag - Delft - Rotterdam komt buiten de stad te liggen. Aan de Schie ontwikkelt er zich meer bedrijvigheid.



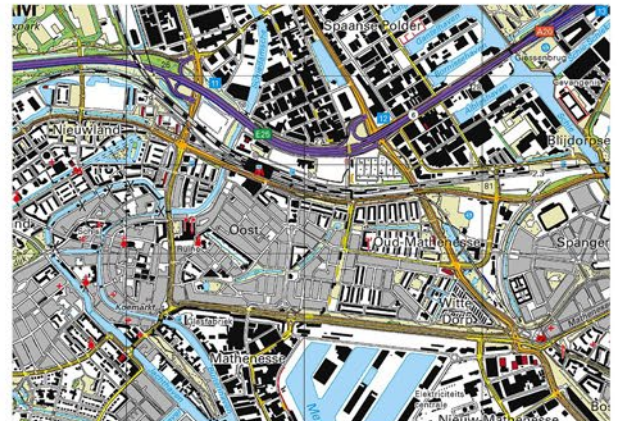
Vooroorlogs (1935): ontwikkeling van de havens

Bedrijvigheid ontwikkelt zich in de havens van Schiedam aan de Maas. Ten noorden van het station wordt een rijtje panden ontwikkeld, in lijn met de oude polderstructuur.



De jaren 60, 70 en 80: aanleg A20

De aanleg van de A20 verbindt Vlaardingen en Maassluis met Rotterdam. De wijk Nieuwland vult het stedelijk weefsel op tot aan de infra-bundels.



Nu: Schieveste resteert als een van de weinige binnenstedelijke ontwikkellocaties

Schieveste biedt ruimte voor de ambitie van een hoogstedelijk woonmilieu naast een Intercitystation midden in de Randstad.

2.2 Ruimtelijke beschrijving

Leeg

Binnen de grenzen van Schieveste bevinden zich een aantal bestaande gebouwen: het LIFE College van de Lentiz onderwijsgroep en het kantoor van de DCMR Milieudienst Rijnmond en twee kantooortorens met bijbehorende parkeervoorzieningen. Het plangebied is verder voornamelijk onbebouwd en heeft weinig verblijfskwaliteit.

Boulevard met waterberging

Als onderdeel van de kantorenvisie uit 2003 is er geïnvesteerd in een waterberging en voetgangersboulevard. Dit is een stuk openbare ruimte dat met zorg en aandacht is aangelegd.

AAA-locatie aan de snelweg en het station, op loopafstand binnenstad

De locatie kenmerkt zich door de goede bereikbaarheid voor verschillende modaliteiten. Het ligt direct langs de snelweg, tussen twee afritten. Er is direct toegang vanuit Schieveste tot het Intercitystation Schiedam Centrum met tram-, bus- en metrohaltes. Het bedrijventerrein Spaanse Polder ligt direct aan de andere kant van de snelweg en het historische centrum van Schiedam bevindt zich op een loopafstand. Schieveste is de beste multimodaal bereikbare plek van Schiedam.

Tussen taluds verdiept

Het plangebied wordt van de stad afgesneden door verschillende bundels infrastructuur. Aan de westzijde is dit de Schie, aan de oostzijde bevindt de grens zich op dezelfde plek als de gemeentegrens met Rotterdam. De noordelijke grens valt samen met de A20, die op deze plek ongeveer 5 meter hoger is dan het maaiveld binnen Schieveste. De zuidelijke grens is de rand van het spoortalud van het station op 4 meter hoog. Het metrostation en ook het busstation liggen weer ten zuiden van het spoor, elk op een eigen hoogte verhoogd ten opzichte van het maaiveld.

Hoofdontsluitingen

Voor bezoekers van het gebied per openbaar vervoer (trein, metro, tram en bus) is Station Schiedam Centrum de hoofdentree van het gebied. Voor het autoverkeer is de ontsluiting vanaf de 's-Gravelandseweg, de Parallelweg, de hoofdontsluiting.

Onderdoorgangen

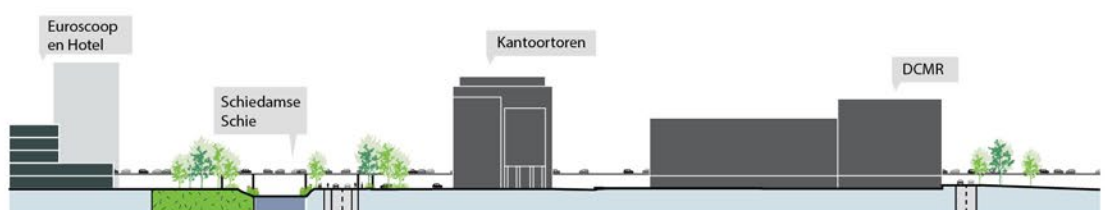
Verschillende onderdoorgangen onder de infrabundels door zijn de entrees van Schieveste: langs de Schie onder de A20 en spoor-, metro- en Horvathwegbundel door, achter het LIFE College naar Spaanse Polder en aan de oostzijde onder de spoor-, metro- en Horvathwegbundel door naar de Hogenbanweg in Schiedam-Oost. Deze laatste is alleen geschikt voor fietsers en voetgangers. Deze onderdoorgangen zijn typisch laag, donker, lang en weinig sociaal veilig.

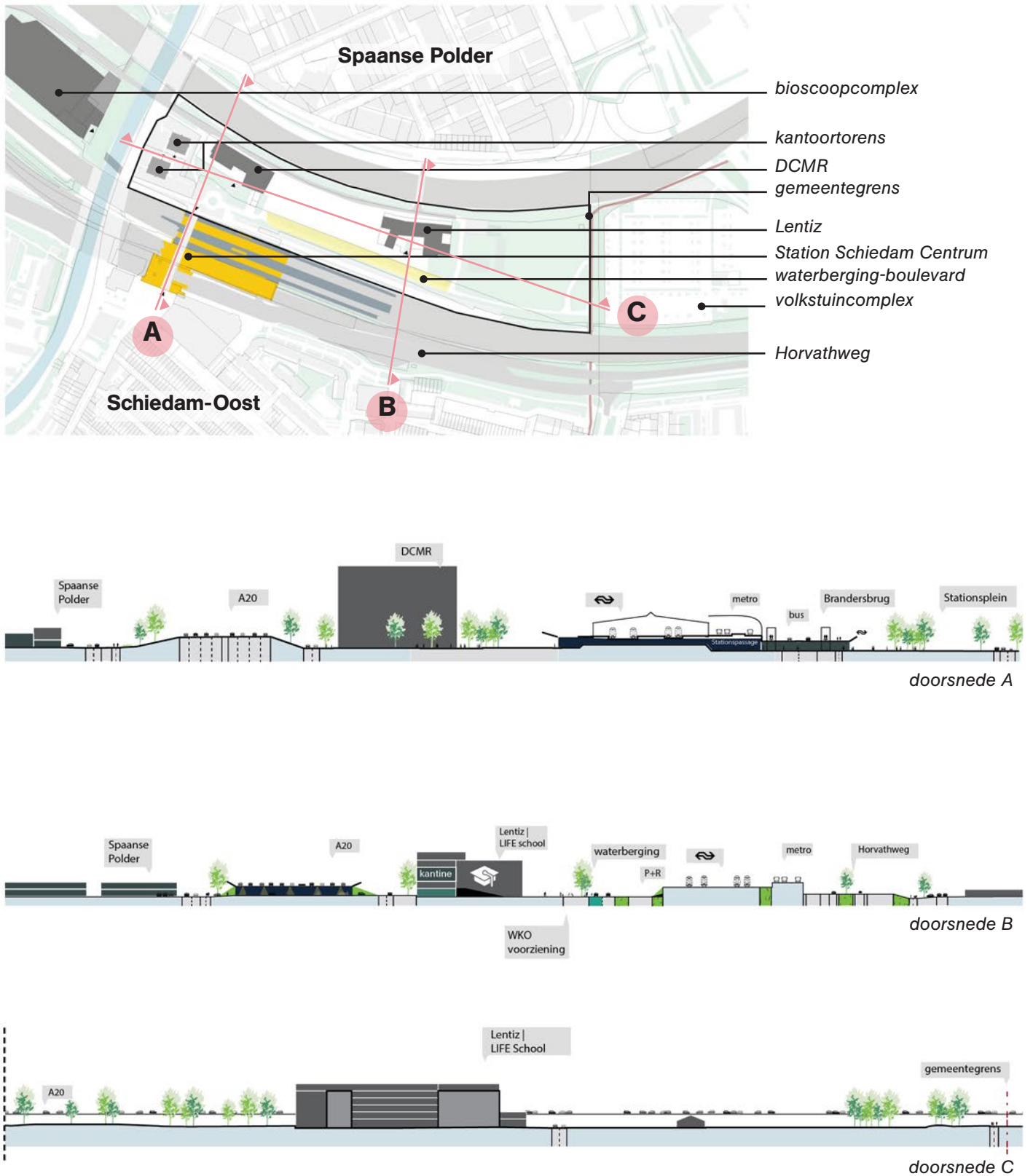
P+R station Schiedam Centrum

Op een strook naast het spoor is nu een zone aangemerkt als P+R voor station Schiedam Centrum, die met name tijdens de werkzaamheden aan de Hoekse Lijn veel wordt gebruikt. De parkeergarage van het bioscoopcomplex heeft ook een P+R-voorziening.

Bioscoopcomplex met hotel

Aan de westzijde van het plangebied, over de Schie, ligt het bioscoopcomplex.





3.1 Rijksbeleid

Handreiking duurzame stedelijke ontwikkelingen

De Rijksoverheid heeft voor provincies en gemeenten de ladder voor duurzame verstedelijking ontwikkeld. Deze kunnen gemeenten en provincies gebruiken bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen. De ladder helpt overheden de ruimte zorgvuldig te gebruiken. En alleen ruimte beschikbaar te maken voor ontwikkelingen waar vraag naar is (vraaggerichte programmering).

Grote woningbouwopgave

De urgente en grote woonopgave was een nadrukkelijk onderdeel op de agenda van deze Bestuurlijke Overleggen MIRT. In de overleggen zijn belangrijke afspraken gemaakt over woningbouwlocaties waar bereikbaarheid van groot belang is. De afspraken zijn daarmee een belangrijke bouwsteen voor de 'woondeals' die minister Ollongren (BZK) de komende maanden wil afsluiten met de regio's waar de woningmarkt het meest gespannen is. Zo is voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag een actieplan vastgesteld waarmee Rijk en regio versneld aan de behoefte van 100.000 woningen in de periode tot 2020-2025 willen voldoen.

Binnenstedelijk bouwen

Het Rijk gaat in stedelijke gebieden met de grootste vraag naar woningen een actievere en regisserende rol spelen. Op korte termijn starten met gemeenten, woningcorporaties, bouwers en investeerders gesprekken die moeten leiden tot afspraken over het versnellen van de woningbouwproductie. Ook komt er permanent landelijk overleg met brancheorganisaties en belanghebbenden.

Dat schrijft minister Ollongren van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties bij de Staat van de Woningmarkt 2017, die op 13 november 2017 naar de Tweede en Eerste Kamer is gestuurd.



<https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/ruimtelijke-ordening-en-gebiedsontwikkeling/beleid-ruimtelijke-ordening>



<https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2018/11/23/rijk-en-regio-investeren-in-betere-bereikbaarheid-van-nederland>



<https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2017/11/13/minister-ollongren-meer-regie-rijk-bij-aanjagen-woningbouw>

Ontwerp Klimaatakkoord

Het Klimaatakkoord is een pakket van maatregelen, afspraken en instrumenten om de landelijke CO₂-uitstoot in 2030 met ten minste 49% terug te dringen (Ministerie van Economische Zaken, 2018).

Nederland circulair in 2050

In 2050 moet de economie in Nederland circulair zijn. Dit kan tot stand komen door slim te ontwerpen, bewuster om te gaan met gebruik van materialen en meer en beter te hergebruiken (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2016).



*Ontwerp Klimaatakkoord
Ministerie van Economische Zaken, 2018*



*Nederland circulair in 2050
Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2016*

3.2 Provinciaal en regionaal beleid

Regioakkoord: Nieuwe Woningmarktafspraken Regio Rotterdam 2018-2030

In januari 2019 zijn de nieuwe regionale woningmarktafspraken ondertekend met een looptijd tot 2030. Schiedam spreekt hierin af een kleine vierduizend woningen toe te gaan voegen én de sociale voorraad gelijk te houden. De bedoeling is dat Schieveste hier een substantiële bijdrage aan gaat leveren. Door de herstructurering/verdunding op andere plekken in de stad is er toevoeging van extra sociale woningen nodig. De wens is om de sociale doelgroep meer te spreiden over de stad, waaronder Schieveste. Sociaal wil echter niet altijd zeggen dat dit corporatiewoningen moeten zijn en dat ze in het laagste prijssegment moeten vallen. De woningen mogen ook in de sociale koop en particuliere huur worden gerealiseerd voor studenten en de secundaire doelgroep (niet huurtoeslaggerechtigden). Ook andere corporaties dan Woonplus zijn welkom in de stad om te investeren in sociale woningbouw op Schieveste. Binnen het sociale segment gaat het er dan ook vooral om dat de woningen bereikbaar zijn met een sociaal inkomen tot 34.000 euro en dat ze dat tenminste tot 2030 blijven. De regionale woningmarktafspraken zijn dwingend en moeten vertaald worden in de nieuwe woonvisie.

Routekaart Verstedelijking Provincie Zuid-Holland

“De Routekaart Verstedelijking geeft een overzicht van de trends en bouwplannen op de korte en lange termijn in Zuid-Holland. Tevens geeft het een samenvatting van de Discussienota Verstedelijking in de vorm van de uitgangspunten voor verstedelijking en wat de provincie kan betekenen in de verstedelijkingsopgave.”

Verstedelijkingsalliantie

“De directies wonen van acht gemeenten (Dordrecht, Rotterdam, Schiedam, Delft, Rijswijk, Den Haag, Zoetermeer en Leiden) hebben de handen ineengeslagen in een verstedelijkingsalliantie. Vanuit gezamenlijke ambitie is een strategie ontwikkeld om tot versnelde ontwikkeling van woningbouwlocaties te komen. Uitgangspunt is hierbij dat de woningbouw goed aansluit bij de toekomstige regionale vraag, de programmering in onderlinge samenhang is bezien en op juist die plekken gebouwd wordt waar deze de agglomeratiekracht ten goede komt.



Regioakkoord:
Nieuwe Woningmarktafspraken
Regio Rotterdam 2018-2030



Routekaart Verstedelijking
Provincie Zuid-Holland



pamflet Verstedelijkingsalliantie,
6 november 2018

Door te kiezen voor een geconcentreerde verstedelijking langs bestaande infrastructuur (de oude lijn en rail en HOV-systeem in Zoetermeer) waarin de woningbouwopgave, de versterking van de economische toplocaties in samenhang met investeringen in HOV in een integrale aanpak wordt uitgewerkt.

Dit zorgt voor: Realisatie van ruim 170.000 extra woningen tot 2040, waarvan 150.000 in een (centrum) stedelijk milieu met HOV-oriëntatie en waarvan 75.000 in de directe nabijheid van treinstations” (uit: pamflet Verstedelijkingsalliantie, 6 november 2018).

Strategie werklocaties 2019-2030 Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Voor de locatie Schieveste worden, samenhang met de beoogde (her-)ontwikkeling van de gehele A20-zone, te weten de bedrijventerreinen 's-Graveland, Spaanse Polder en de ontwikkellocatie Schieveste, én in het licht van de verstedelijkingsopgave, de mogelijkheden onderzocht van grootschalige woningbouw (ca. 3.500 woningen) op het gebied Schieveste fase 2 (thans harde plancapaciteit voor ca. 65.000 m2 kantoren) en fase 3 (zachte plannen oorspronkelijk ca. 60.000 m2 kantoren).

Visie Rijke Groenblauwe Leefomgeving

De provincie Zuid-Holland geeft in de recentelijk vastgestelde Visie Rijke Groenblauwe Leefomgeving aan dat zij vanuit hun publieke rol samen met de steden binnenstedelijk een fijnmazig groenblauw recreatief netwerk willen realiseren van groenblauwe schoolpleinen, groenblauwe daken, groenblauwe winkelcentra, groenblauwe bedrijfsterreinen en parken. Een netwerk dat op het niveau van het landschapspark Zuidvleugel zich uitstrekt tot buiten de stadsranden met als drager het karakteristieke cultuurhistorische watersysteem met lijnen als Rotte, Vliet, Oude Rijn én Schie. De Schie als stadlandverbinding is dus belangrijk aandachtsveld. Tegelijkertijd is de provincie ook verantwoordelijk voor de Schie als regionale waterkering.

Convenant Klimaatadaptief bouwen

Bouwbedrijven, gemeenten, de provincie, waterschappen, maatschappelijke organisaties en projectontwikkelaars gaan samen werken aan bebouwing die beter bestand is tegen weersextremen en bodemdaling. Bouwbedrijven, gemeenten, de provincie, waterschappen, maatschappelijke organisaties en projectontwikkelaars gaan samen werken aan bebouwing die beter bestand is tegen weersextremen en bodemdaling (Provincie Zuid-Holland, 4 oktober 2018).



*Strategie werklocaties 2019-2030
Metropoolregio Rotterdam Den Haag*



*Visie Rijke Groenblauwe Leefomgeving
Provincie Zuid-Holland, 2019*

3.3 Gemeentelijk beleid

Woonvisie Schiedam 2030

De huidige woonvisie beschrijft de koers die Schiedam volgt op het gebied van wonen. Het doel van de woonvisie is dat Schiedammers wooncarrière in de eigen stad kunnen maken. Dit houdt in dat inwoners van Schiedam een aantrekkelijke nieuwe woning kunnen vinden en in de stad blijven. De woonvisie zet er op in dat er meer verschillende soorten eengezinswoningen komen in Schiedam. Daarnaast moeten er ook voldoende sociale huurwoningen beschikbaar blijven die kwalitatief goed en bereikbaar zijn. De gemeente heeft deze woonvisie in 2012 vastgesteld en is momenteel bezig met het vernieuwen hiervan.

Klimaatbeleidsplan Schiedam met uitvoeringsprogramma 2016-2020

De gemeente Schiedam wil in 2040 energieneutraal zijn.

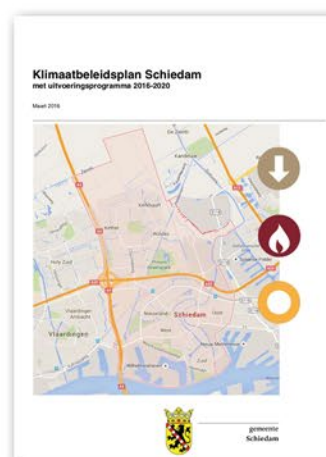
Voor nieuwbouw tot 2020 streeft de gemeente Schiedam naar een minimaal 20% scherpere energieprestatiecoëfficiënt (EPC) dan in het Bouwbesluit is opgenomen. Dit is conform het Convenant Verbeteren Energiebesparing Nieuwbouw dat op 16 mei 2012 is ondertekend door de gemeentes van de Stadsregio Rotterdam, waaronder Schiedam.

Klimaatadaptatieplan

Het klimaatadaptatieplan is op 12 maart 2019 vastgesteld door gemeenteraad van Schiedam. Het plan beschrijft in hoofdlijnen hoe Schiedam de komende jaren wil werken aan klimaatadaptatie: aan het aanpassen van de stad aan de gevolgen van de klimaatverandering. Het concept gaat in op vier thema's: wateroverlast, droogte, hitte en overstromingen. Het document geeft inzicht in ambitie, strategie en financiering.



Woonvisie Schiedam 2030



Klimaatbeleidsplan Schiedam



Klimaatadaptatieplan

Groenblauwestructuurvisie (GBSV)

Schiedam is een stad aan de rivier en stad aan de polder. De gemeente heeft ambities geformuleerd voor de komende 20 jaar over water en groen in de stad. Water en groen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Ze zijn verantwoordelijk voor de ecologische waarden van Schiedam. Verbinding is daarbinnen een sleutelwoord: historisch, ecologisch, recreatief en geografisch. In de visie is veel aandacht voor het verhogen van recreatie- en sportmogelijkheden. En voor het versterken van de zogenaamde stad-landverbindingen. De groenblauwe structuren verbinden wijken, de binnenstad en wijdere omgeving met elkaar.



Groenblauwestructuurvisie (GBSV)

Actieplan Lucht & Geluid 2018-2022

Elke 5 jaar stelt de gemeente een actieplan geluidsoverlast vast. De maatregelen in dit document wordt een bijdrage geleverd aan het realiseren van de ambitie om van Schiedam een gezonde, aantrekkelijk, leefbare, groene en bereikbare stad te maken, waar het prettig wonen, werken, on-dernemen en recreëren is. Dit actieplan neemt een voorschot op de komende omgevingswet. Er zullen integrale afwegingen gemaakt worden die kunnen leiden tot gebiedsgericht geluidsbeleid. Schiedam kiest voor het voorkomen en bestrijden van ernstige hinder en slaapverstoring, in zowel bestaande als nieuwe situaties, met een plandrempel van 55 dB. En met betrekking tot luchtkwaliteit kiest Schiedam voor gezonde lucht voor iedere Schiedammer. Binnen vijf jaar (2022) is het doel daarom om de jaargemiddelde waardes voor NO₂ (stikstofdioxide) PM_{2,5} (fijnstof) en EC (roet) met gemiddeld 15 procent te laten dalen.



Actieplan Lucht & Geluid 2018-2022

Visie Externe Veiligheid 2010-2020

De ambitie van Schiedam is dat externe veiligheidsrisico's niet substantieel toenemen. Vestiging van risicovolle bedrijven is daarom alleen gewenst op het zuidelijke deel van bedrijventerreinen Wilhelminahaven en op het gehele bedrijventerrein 's Graveland/Spaanse Polder. Anderzijds is het ongewenst dat kwetsbare functies als wonen nabij transportassen of risicovolle bedrijven worden gerealiseerd. Schiedam zal er naar streven dat de oriënterende waarde van het groepsrisico niet wordt overschreden. Waar dit niet mogelijk blijkt, zal vanaf het begin van het planproces worden ingezet op het integreren van maatregelen in het ontwerp.



Visie Externe Veiligheid 2010-2020

4.1 Programma

Schieveste is in essentie een knooppuntontwikkeling op een strategisch plek in metropoolregio naast de binnenstad van Schiedam. Schieveste voorziet in een hoogstedelijk gemengd gebied, met voorzieningen en werkgelegenheid, inclusief en divers, en vormt een schakel binnen Schiedam die de stad op verschillende manieren aaneenrijgt.

4.1.1. Wonen en voorzieningen

1. Aantal woningen

Op Schieveste wordt gestreefd naar een woonprogramma van 3500 woningen.

2. Aandeel sociale en geliberaliseerde huur

Het woonprogramma op Schieveste bestaat uit minimaal 30% sociale bereikbare sector (niet noodzakelijk corporatiegebonden). De minimale 30% sociale bereikbare sector bestaat uit een mix van verschillende doelgroepen, van jong tot oud. Voorts zal ca. 40% geliberaliseerde huur worden gerealiseerd en ca. 30% in de vrije sector.

3. Buitenruimte per woning

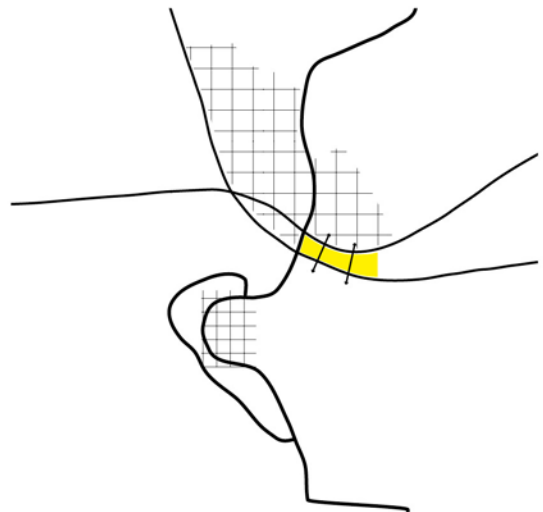
Op Schieveste heeft conform het Bouwbesluit iedere woning een buitenruimte, privé of collectief, op maaiveld of op een verdieping.

4. Zonoriëntatie

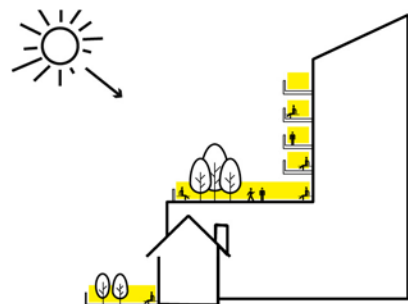
Het stratenplan en de verkaveling van Schieveste zal zodanig zijn dat de woningen zoveel mogelijk een optimale bezonning hebben.

5. Richtlijn omvang buurten binnen Schieveste

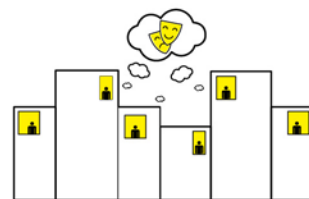
Het stratenplan en de verkaveling van Schieveste zal zodanig zijn dat sprake is van samenhangende 'communities' van ca. 50-250 woningen. De schaal en fysieke vorm van de community varieert.



Schieveste is in essentie een knooppuntontwikkeling op een strategisch plek in metropoolregio naast de binnenstad van Schiedam.



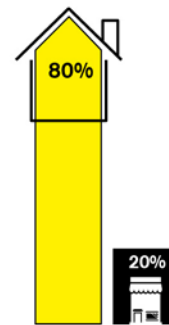
Op Schieveste heeft conform het Bouwbesluit iedere woning een buitenruimte [...] en [...] zoveel mogelijk een optimale bezonning hebben.



Het stratenplan en de verkaveling van Schieveste zal zodanig zijn dat sprake is van samenhangende 'communities' of buurten van ca. 50-250 woningen.

6. Aandeel werk- en voorzieningenprogramma t.b.v. leefkwaliteit op Schieveste

Op Schieveste wordt gewoond, maar ook gewerkt, zodat het de hele dag door een prettige plek is om te verblijven. Er is een voorzieningenprogramma ondersteunend aan het woon- en werkprogramma, dat bijdraagt aan de leefkwaliteit van Schieveste. Het totale programma van Schieveste bestaat voor ca. 80% wonen (inclusief zorg- en studentenhotelfunctie) en ca. 20% werk en voorzieningen. Deze verdeling is op basis van het totaal aantal vierkante meters Bvo dat gerealiseerd wordt op Schieveste, exclusief Lentiz, DCMR en parkeerprogramma.



Het totale programma van Schieveste bestaat voor ca. 80% wonen (inclusief zorg- en studentenhotelfunctie) en ca. 20% werk en voorzieningen.

7. Invulling werk- en voorzieningenprogramma

Het voorzieningenprogramma is ondersteunend aan het woonprogramma en draagt bij aan de leefkwaliteit van Schieveste. Voor Schieveste is behoefte aan werk- en voorzieningenprogramma in de volgende categorieën: detailhandel, horeca, leisure (in aanvulling op het al aanwezige leisure-programma aan de overkant van de Schie), kantoren en maatschappelijke voorzieningen zoals onderwijs, kinderopvang en dienstverlening. Er is een 'Behoefteonderzoek voorzieningen' gedaan voor Schieveste door BRO, dat richting geeft aan de invulling van dit programma. Dit werk- en voorzieningenprogramma is niet concurrerend met, maar complementair aan de Schiedamse binnenstad. Door de ligging aan het station kan het programma het bereik van Schieveste alleen overstijgen. Het is gericht op de volgende doelgroepen: inwoners van Schieveste, OV-reizigers en inwoners van Schiedam en de regio. Een verbinding tussen Schiedam-Oost en Schieveste is daarom van belang voor de ontwikkeling van Schieveste (zie punt 40).



Door de ligging aan het station kan het programma het bereik van Schieveste alleen overstijgen.

8. Locatie werk- en voorzieningenprogramma

Het voorzieningenprogramma wordt in de plinten ondergebracht. Het werkprogramma kan zowel in de plint, als in de bovenbouw worden ondergebracht.

4. Ruimtelijke randvoorwaarden

4.1.2 Deelgebieden

9. Aantal deelgebieden

Schieveste bestaat planologisch uit drie deelgebieden.

- A. Aan de Schie: van bioscoop en hotel tot het DCMR-kantoor, inclusief twee kantoortorens met eigen parkeervoorziening, aangrenzend aan de huidige stationsentree,
- B. Middengebied: met Lentiz en nieuwe onderdoorgang naar Schiedam-Oost,
- C. Carré: ten oosten van Lentiz tot aan de gemeentegrens met Rotterdam.

10. Woonprogramma per deelgebied

Het onder punt 2 genoemde percentage sociale huur moet passend worden verdeeld over de drie deelgebieden.

11. Werk- en voorzieningenprogramma per deelgebied

Het percentage werk- en voorzieningenprogramma in deelgebieden A en B is flink hoger dan in deelgebied C.

12. Dichtheid per deelgebied

De dichtheid van deelgebied A en B is flink hoger dan de dichtheid van deelgebied C. Er is verschil in dichtheid per deelgebied.

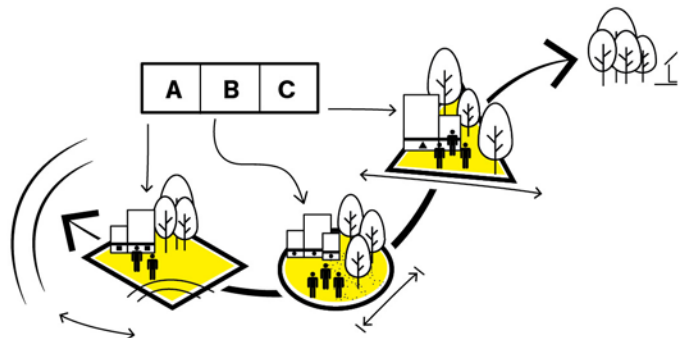
13. Openbare ruimte per deelgebied

Elk deelgebied heeft een centrale openbare ruimte, met hoge verblijfskwaliteit en een groen karakter. De programmering van de plinten van de gebouwen van elk deelgebied sluit aan op het karakter van de buitenruimte. Tezamen vormen de centrale openbare ruimtes het **binnengebied** van Schieveste.

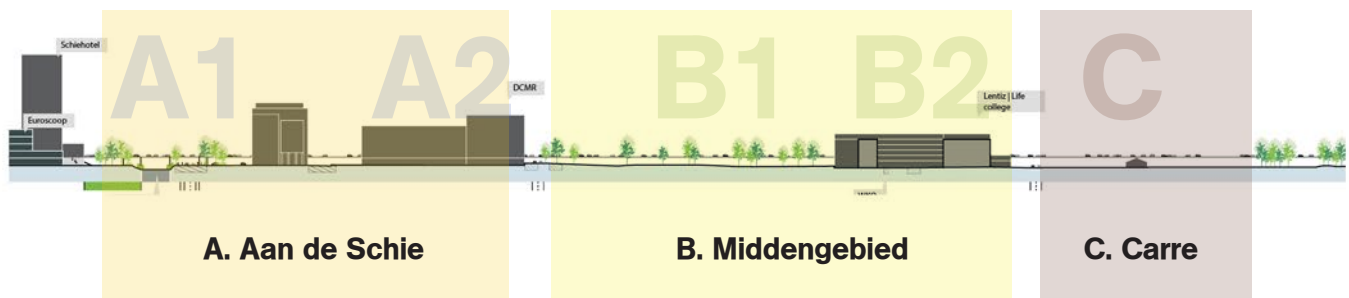
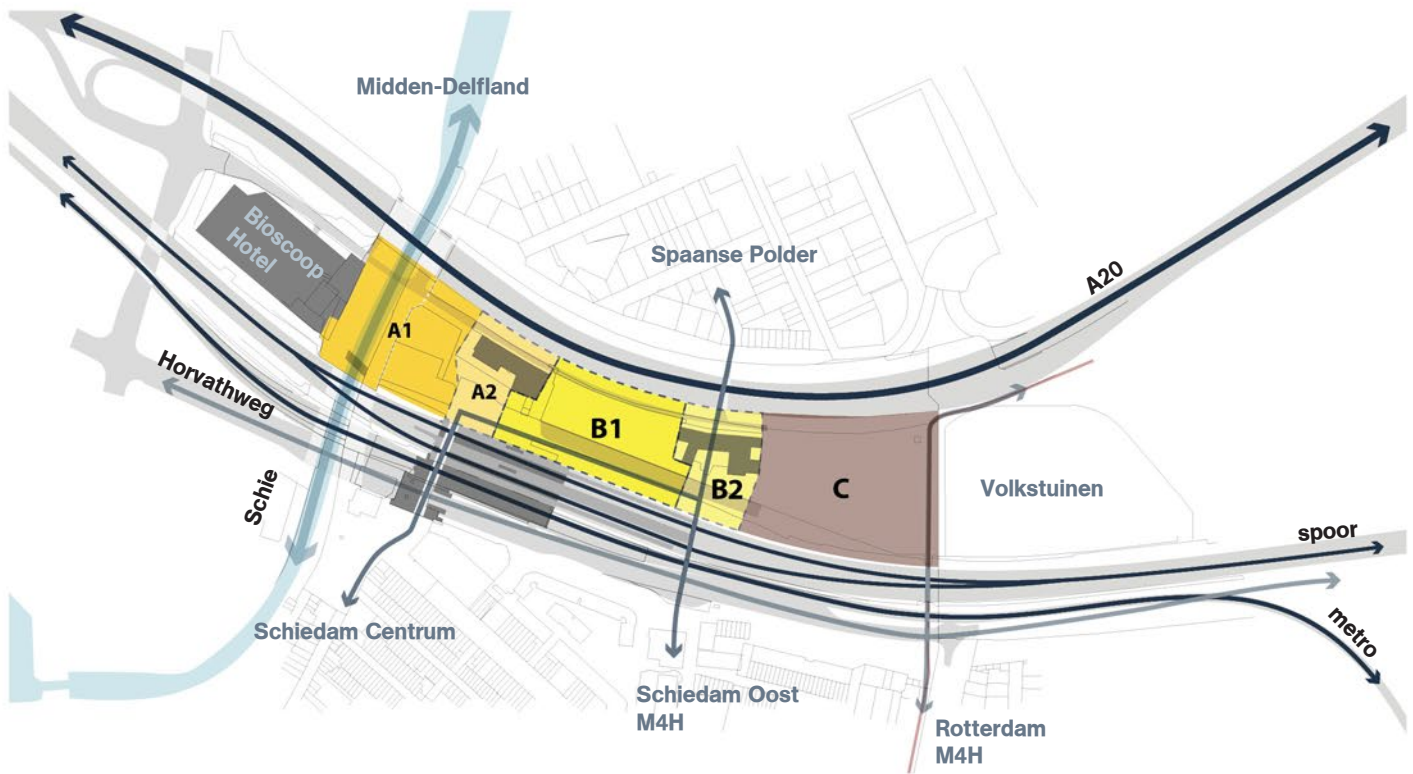
Elke centrale openbare ruimte onderscheidt zich in karakter, vorm en maat en verhoudt zich tot de aangrenzende stedenbouwkundige structuren: de Schie, de snelwegonderdoorgangen en -talud, station en spoortalud, verbinding Schiedam-Oost met Schieveste (zie punt 40) en het volkstuinencomplex aan de oostzijde.

14. Enfilade van openbare ruimten

De deelgebieden en hun openbare ruimte worden via een publieke route met elkaar verbonden van Schie tot aan het volkstuincomplex, als ware het een enfilade (een reeks ineenlopende ruimtes waarbij de (deur)openingen in elkaars verlengde liggen op een lange doorlopende route, zodat een doorkijk mogelijk wordt). Deze route is goed herkenbaar en verbindt ruimtelijk en visueel de centrale openbare ruimtes per deelgebied. Zo weet je altijd waar je bent in Schieveste.



De deelgebieden en hun openbare ruimte worden via een publieke route met elkaar verbonden [...], als ware het een enfilade.



Schieveste bestaat planologisch uit drie deelgebieden.

4.2 Beeldkwaliteit

4.2.1 Een gevarieerd en aantrekkelijk gevelbeeld in en om Schieveste

15. Aandeel galerijwoningen

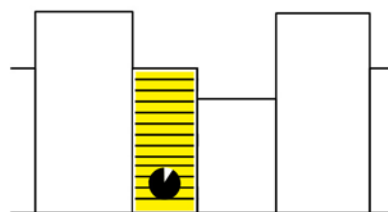
Op Schieveste wordt gestreefd naar minder dan 10% van de woningen met een galerijontsluiting zichtbaar vanaf de openbare ruimte.

16. Invulling plint

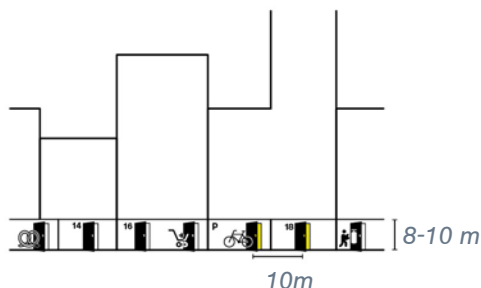
De verkaveling op Schieveste dient te zorgen voor een hoogfrequente plint. Een hoogfrequente plint heeft gemiddeld elke 10 meter een entree tot woon-, voorzieningen-, of werkprogramma. De plinten zijn in deelgebied A en B dubbel hoog (8-10 meter), in deelgebied C is de hoogte van de plinten passend bij het karakter van de openbare ruimte en programma. Deze ruimte kan eventueel flexibel worden gesplitst in meerdere verdiepingen en meerdere functies, maar blijft visueel één geheel. Het voorzieningenprogramma wordt in de plinten ondergebracht (zie punt 8). In de plint mag ook worden gewoond, bij voorkeur met een deur aan de openbare ruimte in het binnengebied.

17. Divers gevelbeeld

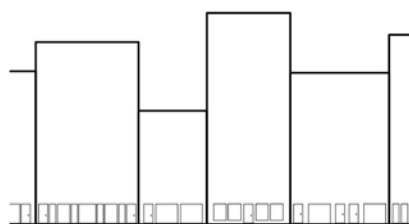
De gebouwen op Schieveste worden door meer dan 1 architect ontworpen. Elk gebouw is een architectonische eenheid. Schieveste wordt door verschillende architecten ontworpen.



Op Schieveste wordt gestreefd naar minder dan 10% van de woningen met een galerijontsluiting zichtbaar vanaf de openbare ruimte.



Een hoogfrequente plint heeft gemiddeld elke 10 meter een entree [...]. De plinten zijn dubbel hoog (8-10 meter).



De gebouwen op Schieveste worden door meer dan 1 architect ontworpen.

18. Hoogte- en breedteverhouding

Zorg voor parcellering en variatie in hoogte langs de A20 en het spoor. Gebouwen staan op de grond en gevels zijn niet breder dan hoog.

19. Maximale bouwhoogte en hoogteaccenten

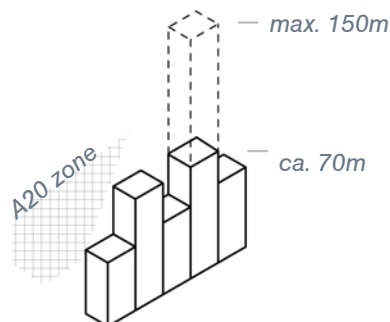
Bij bebouwing boven de 70 meter dient overleg plaats te vinden met de Inspectie Leefomgeving & Transport. Woonkwaliteit en programma zijn het uitgangspunt en dichtheid en bouwhoogte volgen daaruit. Hoogteaccenten zijn mogelijk tot 150 meter. Bij de positionering van de bebouwing en met name de hoogteaccenten moet aantoonbaar worden gemaakt dat valwinden en andere luchtstromen rondom het gebouw en schaduwwerking de verblijfskwaliteit in het binnengebied binnen acceptabele normen blijft.

20. Asymmetrische hoogtedoorsnede

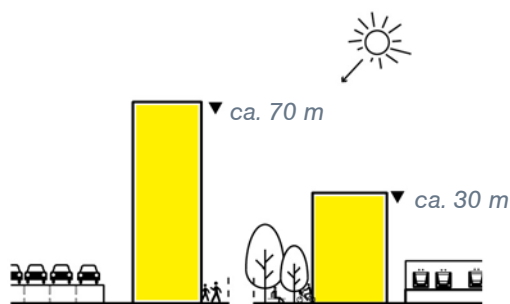
De doorsnede noord-zuid van Schieveste is asymmetrisch, waarbij de bebouwing aan de snelwegzijde (noord) hoger is dan deze aan de spoorzijde (zuid). Bij de voorgenomen bouwhoogte aan de spoorzijde dient aantoonbaar worden gemaakt dat de verblijfskwaliteit van het binnengebied binnen acceptabele normen blijft. De bouwhoogte aan de snelwegzijde dient te zorgen voor optimale geluidswering van snelweggeluid.

21. Invulling dakoppervlak

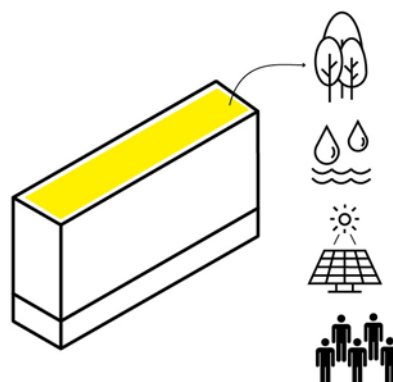
Dakoppervlak heeft zo veel mogelijk een dubbele bestemming. Daarbij kan gedacht worden aan (een combinatie van) verblijfsruimte, groen, waterberging en energieopwekking.



Hoogteaccenten zijn mogelijk tot 150 meter.



De doorsnede noord-zuid van Schieveste is asymmetrisch.

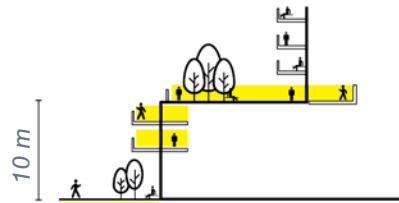


Dakoppervlak heeft zo veel mogelijk een dubbele bestemming.

4.2.2 Prettige openbare ruimte die uitnodigt tot verblijven en ontmoeten

22. Relatie gebouw en openbare ruimte

Gebouwen dragen bij aan een goede binnen-buitenrelatie ten opzichte van de openbare ruimte, zeker tot de eerste 10 meter. Schieveste heeft geen achterkanten en zo min mogelijk blinde gevels, maar er zijn wel overal ogen gericht op de straat. De parallelweg naast de A20 vormt hierop een uitzondering in verband met het parkeerprogramma dat hier een plaats zal krijgen (zie punt 37).

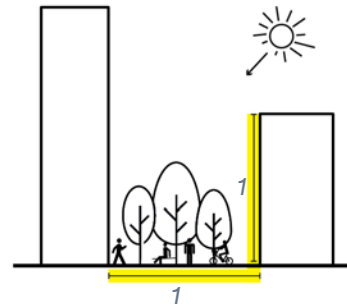


Gebouwen dragen bij aan een goede binnen-buitenrelatie ten opzichte van de openbare ruimte, zeker tot de eerste 10 meter.

23. Verblijfskwaliteit openbare ruimte

Zorg voor een sociaal veilige omgeving is van groot belang. Aangename routes tussen het plangebied en de stad er omheen bepalen mede de kwaliteit binnen Schieveste. Het binnengebied heeft overal een hoge verblijfskwaliteit waarbij de sociale veiligheid voorop staat.

Dat betekent naast een hoogfrequente plint en ogen op de straat dat de bebouwing aan de zuidzijde van het binnengebied niet hoger mag zijn dan de openbare ruimte daar breed is om zon tot op het maaiveld te kunnen garanderen. Hier mag in overgangszones – van maximaal 30 meter lang – tussen deelgebieden A, B en C worden afgeweken.

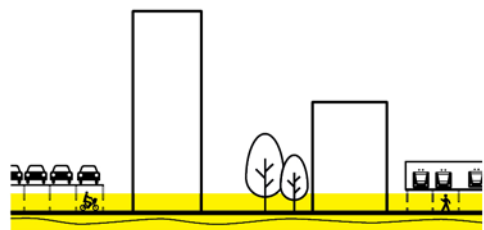


De bebouwing aan de zuidzijde van het binnengebied mag niet hoger zijn dan de openbare ruimte daar breed is om zon tot op het maaiveld te kunnen garanderen.

24. Extra (verblijfskwaliteit)eisen openbare ruimte en bebouwing langs de Schie

Er is een hoge verblijfskwaliteit van de openbare ruimte aan beide kanten van de Schie. Deze zijden samen vormen een samenhangende openbare ruimte.

- a. Voor de beide oevers, de bestaande viaducten en eventueel toe te voegen bruggen, zal een totaalplan voor de inrichting van de openbare ruimte worden opgesteld, waarbij er een hoogwaardig verblijfsgebied langs de Schie ontstaat met een sterke relatie met het noordelijk Stationsplein en duidelijke relaties tussen de verschillende fasen van Schieveste. De Schie is op Schieveste tot en met DCMR zichtbaar, voelbaar of ervaarbaar in de openbare ruimte.
- b. De waterkering langs de Schie bestaat uit een kernzone (18 meter aan weerszijden, gemeten vanuit de waterlijn) en een beschermingszone (nog eens 15 meter aan weerszijden van de kernzone). In de kernzone is in principe geen bebouwing toegestaan. Het Hoogheemraadschap van Delfland hanteert als uitgangspunt dat gebouwen op een afstand van ten minste 10 meter vanaf de Schie worden gebouwd.
- c. Om de continuïteit van de Schie als landschappelijke element te versterken, alsmede de sociale veiligheid en een prettig verblijfsklimaat onder de viaducten te waarborgen, is het van belang dat er in het ontwerp rekening gehouden wordt met zichtlijnen langs de Schie. De ruimte onder de A20 verdient daarbij bijzondere aandacht



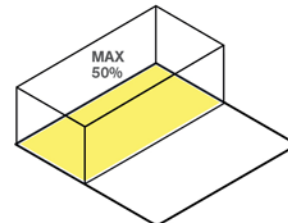
Voor de beide oevers, de bestaande viaducten en eventueel toe te voegen bruggen, zal een totaalplan voor de inrichting van de openbare ruimte worden opgesteld, [...]

4.3 Duurzaamheid

Publiekrechtelijke kaders met betrekking tot groenvoorziening, waterveiligheid, klimaatadaptatie, afval en energie.

25. Maximaal aandeel bebouwd oppervlak

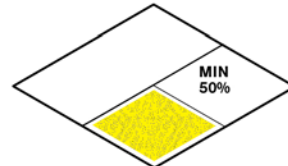
Op Schieveste wordt gestreefd naar maximaal 50% van het totale plangebied bebouwd oppervlak. Publiek toegankelijke dakoppervlakken tellen mee als onbebouwd oppervlak.



Op Schieveste wordt gestreefd naar maximaal 50% van het totale plangebied bebouwd oppervlak.

26. Minimaal aandeel en inrichting onverhard oppervlak

Minimaal 50% van het onbebouwde oppervlak (inclusief publiek toegankelijke dakoppervlakken) van het plangebied is onverhard. Verharding van de buitenruimte moet zoveel mogelijk worden beperkt. Dakoppervlakken, balkons en de openbare ruimte krijgen bij voorkeur een onverharde inrichting met veel water(berging) en groen.



Minimaal 50% van het onbebouwde oppervlak [...] van het plangebied is onverhard.

27. Groennorm

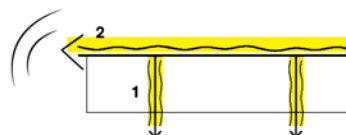
Op Schieveste wordt gestreefd naar een groennorm van 5-10 m²/woning (onder groene m² vallen ook groene daken, horizontale projectie van de boomkruin). Daarbij wordt gestreefd naar een dubbele bestemming voor het groen (bijvoorbeeld als gevelbekleding, voor infiltratie of voor het verminderen van hittestress).

28. Maatregelen waterveiligheid/overstromingsrisico

Het risico op overstromingen voor Schieveste is beperkt. Bij ingrepen in het watersysteem en ingrepen die de kade betreffen, moet overleg worden gevoerd met het hoogheemraadschap en moeten de eisen voor de waterveiligheid worden gerespecteerd.

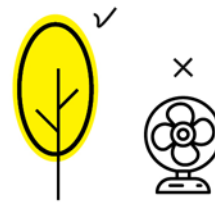
29. Maatregelen piekbuiën/waterberging

In het gebied wordt het neerslagwater niet gemengd met het vuile rioolwater (daarvoor wordt een apart vuilwaterriool aangelegd). Het plangebied moet een extreme bui, waarbij 60 mm/m² neerslag valt in een uur tijd, kunnen verwerken. Alle neerslag die valt in het gebied wordt opgevangen, vastgehouden en geïnfiltreerd in de bodem. Is dat laatste niet mogelijk, dan kan het water vertraagd en gedoseerd worden afgevoerd naar de Schie. Het principe van waterberging moet inzichtelijk worden gemaakt middels een waterhuishoudingsplan.



Alle neerslag die valt in het gebied wordt opgevangen, vastgehouden en geïnfiltreerd in de bodem. Is dat laatste niet mogelijk, dan kan het water vertraagd en gedoseerd worden afgevoerd naar de Schie.

Een oplossing als waterberging in 'kratten' zoals onder de boulevard is denkbaar. Bijvoorbeeld natuurlijk infiltreren gaat boven het aanleggen van extra ondergrondse waterberging. Inzichtelijk moet worden gemaakt hoe het watersysteem op Schieveste al dan niet is verknoot met het watersysteem in de omgeving. Doel is om water zoveel mogelijk te gebruiken voordat het in het oppervlaktewater terechtkomt. Dit kan door middel van verschillende watersystemen.



Natuurlijke oplossingen zijn preferabel boven technische.

30. Maatregelen langdurige droogte

Inzichtelijk moet worden gemaakt wat droogte voor consequenties kan hebben voor (de bodem in) het plangebied en hoe de ontwikkeling hier op inspeelt. Langdurige droogte mag niet leiden tot schade aan de gebouwde omgeving en de beplanting. Ook moet zoveel mogelijk worden voorkomen dat de grondwaterstand tijdens droogte uitzaakt.



In het ontwerp voor Schieveste dient geanticipeerd te worden op effectieve afvalinzameling en vermindering van restafval.

31. Maatregelen extreme hitte

Voorkomen moet worden dat Schieveste in tijden van hitte extreem opwarmt. Indicatief is het streven het stedelijk gebied niet meer dan 2 °C meer te laten opwarmen dan het landelijke gebied in de omgeving.

Voor punt 29 t/m 31 geldt dat natuurlijke oplossingen preferabel zijn boven technische.

32. Duurzame verlichting openbare ruimte

Voor de openbare verlichting wordt gebruik gemaakt van ledverlichting en/of bewegingsverlichting.

33. Gescheiden afvalinzameling

In het ontwerp van Schieveste dient geanticipeerd te worden op effectieve afvalinzameling en vermindering van restafval. Aanbieden van huisvuil dient op eigen terrein plaats te vinden.

5.1 Mobiliteit

De ligging van een dergelijk stedelijk gebied met hoge dichtheden nabij het station en openbaarvervoersknooppunt Schiedam Centrum biedt de mogelijkheid tot een optimaal gebruik van het openbaar vervoer. Mobiliteitsmanagement zal worden ingezet om het autogebruik te minimaliseren. De bestaande infrastructuur zal daarbij optimaal worden benut en de capaciteit van de toevoerwegen zal worden verbeterd om de bereikbaarheid te waarborgen indien nodig. Binnen het plangebied zelf wordt een groot autoluw gebied gecreëerd. Het streven is parkeerplaatsen zo veel mogelijk dubbel te gebruiken gedurende de dag, bijvoorbeeld door parkeervoorzieningen voor woon- en werkprogramma slim te combineren.

De opkomst van deelsystemen en de ontwikkeling van Mobility as a service (MaaS), maken het mogelijk op elk moment het meest geschikte vervoer te kunnen kiezen en dus uit te gaan van een veel lager autobezit dan gebruikelijk. Schieveste gaat uit van een laag autobezit én het invullen van MaaS.



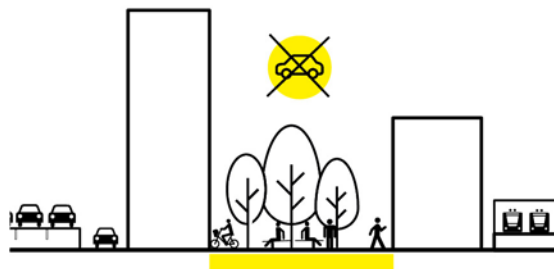
Verblijfskwaliteit in Schieveste gaat boven bereikbaarheid. Voetgangers en fietsers krijgen voorrang.

34. Inrichting verkeersruimte

Verblijfskwaliteit in Schieveste gaat boven bereikbaarheid. Voetgangers en fietsers krijgen voorrang. Het binnengebied is uitsluitend toegankelijk voor langzaam verkeer.

35. Autotoegankelijkheid

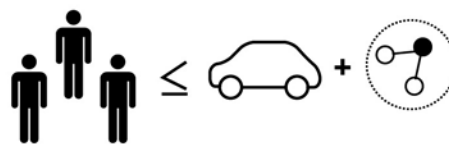
Het binnengebied is autovrij. Het binnengebied is wel toegankelijk voor nooddiensten, taxi's, vervoer voor ouderen of mensen met een beperking en onderhoud. Voor fiets(bezorg)ers en voetgangers zijn alle adressen goed toegankelijk. Per community (zie punt 5) is er een afhaalpunt voor leveringen op een logische plek, die het binnengebied zoveel mogelijk autovrij houdt.



Het binnengebied is autovrij. Het binnengebied is wel toegankelijk voor nooddiensten, taxivervoer voor ouderen of mensen met een beperking en onderhoud.

36. Autoparkeernorm

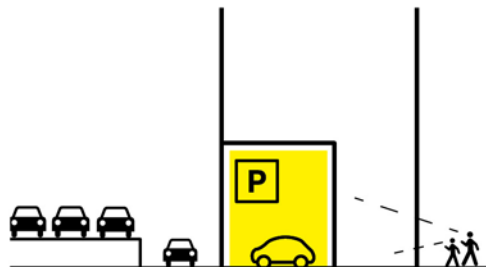
De parkeernorm van Schieveste voor auto's wijkt af van het reguliere parkeerbeleid en is gemiddeld over het hele plangebied berekend 0,3 autoparkeerplaats per woning of lager. Afhankelijk van de doelgroep en verwacht – te onderzoeken – mobiliteitspatroon kan overleg plaatsvinden over een andere parkeernorm. De bovenstaande parkeernorm dient te worden gemotiveerd door toepassing van verschillende alternatieven voor vervoer in het plangebied en geborgd door het zorgdragen voor het blijvend aanbieden van deze professionele mobiliteitsdiensten aan gebruikers (MaaS oa deelauto).



De parkeernorm van Schieveste voor auto's wijkt af van het reguliere parkeerbeleid en is gemiddeld over het hele plangebied berekend 0,3 autoparkeerplaats per woning of lager.

37. Autoparkeervoorzieningen

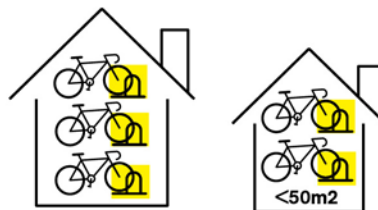
Parkeren wordt geclusterd langs A20, niet zichtbaar vanuit het binnengebied. Bij de berekening van de parkeervraag wordt uitgegaan van dubbelgebruik en de aanwezige parkeervoorzieningen in de omgeving, zoals de P+R in het bioscoopcomplex. Al het parkeren is inpandig. Het werk- en voorzieningenprogramma voorziet in parkeervoorzieningen op basis van bovenstaande principes.



Parkeren wordt geclusterd langs A20, niet zichtbaar vanuit het binnengebied.

38. Fietsparkeernorm

De fietsparkeernorm van Schieveste is minimaal 3 fietsparkeerplaatsen per woning groter dan 50m² en minimaal 2 fietsparkeerplaatsen per woning kleiner dan 50 m². Binnen gebouwen liggen deze bij voorkeur collectieve fietsparkeervoorzieningen inpandig in de directe nabijheid van de hoofdentree aan het binnengebied. De gemeente onderzoekt welke ontheffingen van het bouwbesluit hiervoor nodig zijn. Voor het werk- en voorzieningenprogramma dienen voldoende fietsparkeervoorzieningen te worden aangelegd.



De fietsparkeernorm van Schieveste is minimaal 3 fietsparkeerplaatsen per woning groter dan 50m² en minimaal 2 fietsparkeerplaatsen per woning kleiner dan 50 m².

39. Aansluiting aan stationsentree

De verkaveling en openbare ruimte inrichting van Schieveste dient goed aan te sluiten op de stationsentree. Rondom de stationsentree wordt zo veel mogelijk werk- en voorzieningenprogramma in de plint gerealiseerd (zie punt 11 en 16).



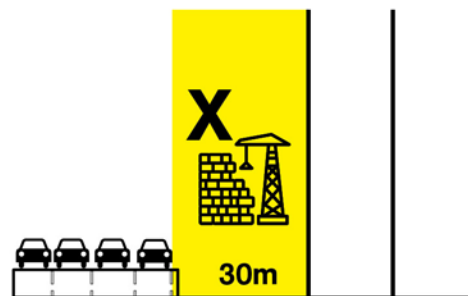
De verkaveling en openbare ruimte inrichting van Schieveste dient goed aan te sluiten op de stationsentree.

40. Ontsluiting gebied langzaam verkeer

Het binnengebied dient goed fijnmazig doorwaadbaar te zijn, zowel in oost-westelijke als noord-zuidrichting. Voor fietsers en voetgangers zal de boulevard de hoofdroute in oost-westrichting zijn. De reeds aanwezige noord-zuidroutes met ongelijkvloerse kruisingen van de spoorlijn, de Horvathweg en A20 hebben een kwaliteitsverbetering nodig. De gemeente Schiedam is voornemens deze kwaliteitsverbetering van bestaande uit te voeren en een extra noord-zuidverbinding te realiseren. Het is denkbaar dat hier ook een tweede stationsentree gerealiseerd kan worden. De verkaveling en openbare ruimte inrichting van Schieveste dient te anticiperen op een aansluiting van deze noord-zuidverbinding ter hoogte van het einde van de perrons aan oostzijde.

5.2 Externe veiligheid

De ambitie van Schieveste is te voldoen aan de wettelijke grenswaarden voor de aspecten geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid. Schieveste ligt in een sterk milieubelast gebied. De grootste milieubelasting wordt veroorzaakt door de nabijgelegen rijksweg A20 en spoorlijn. Voor de realisatie van een gemengd en hoogwaardig stedelijk gebied, waaronder ook woningen (en andere gevoelige functies), is duidelijk dat er maatregelen nodig zijn om een goed woon- en leefklimaat te waarborgen en aan de daarvoor geldende wettelijke normen te voldoen.



Binnen een afstand van 30 meter vanaf de buitenste witte lijn van de snelweg mag niet gebouwd worden.

41. Afstand en veiligheidseisen bebouwing langs de A20

Er moet binnen Schieveste rekening gehouden worden met plasbranden en explosiegevaar op de A20.

Binnen een afstand van 30 meter vanaf de buitenste witte lijn van de snelweg mag niet gebouwd worden.

Onder aan het talud van de A20 moet er een greppel blijven om plasbranden op te vangen. In verband met explosiegevaar op de A20 zijn er extra eisen waaraan bebouwing grenzend aan de snelweg zal moeten voldoen:

- Gebouwen gelegen parallel aan de snelweg dienen zodanig te worden geconstrueerd te worden dat deze bestand zijn tegen een explosie van een tankwagen op de A20 in overeenstemming met de door de Veiligheidsregio gestelde eisen.
- Gebouwen gelegen parallel aan de snelweg dienen een brandwerendheid te hebben welke zorgt voor voldoende bescherming bij een explosie van een tankwagen op de A20.
- Gebouwen dienen te beschikken over van de A20 afgekeerde nooduitgangen en vluchtroutes.

De exacte uitvoering van deze vereisten en eventuele uitzonderingen dienen te worden afgestemd met de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond.

Zo is bijvoorbeeld specifiek voor het plangebied van Schieveste reeds met Rijkswaterstaat overeengekomen dat een bebouwingsvrije afstand van 25 meter voor de twee parkeerlagen met daarboven een glazen kas van 5 meter diep aanvaardbaar is, waarbij voor verblijfsruimtes de afstand van 30 meter wordt gehandhaafd (zoals bij het DCMR-gebouw is toegepast).

42. Afstand en veiligheidseisen bebouwing langs het spoor

Langs het spoor geldt wetgeving over bebouwingsafstanden. Wanneer bebouwingsafstanden voorgenomen worden die buiten de wettelijke normen vallen, dient een vergunning van de Minister aangevraagd te worden.

43. Maatregelen voor calamiteiten

In geval van een calamiteit met een toxische wolk, een rookwolk, of hoge geurbelasting dient de mechanische ventilatie van de bebouwing centraal afgesloten te kunnen worden. In geval van een calamiteit dienen bewoners efficiënt en effectief gewaarschuwd te kunnen worden. Er dienen twee volwaardige onafhankelijke ontsluitingsroutes aan twee zijden van het plangebied te zijn. Met de ontsluiting langs de bioscoop en de huidige verbindingen onder de A20 is dit ook het geval. De gemeente onderzoekt of het systeem verder geoptimaliseerd moet worden.

Het fietspad naar de Tjalklaan dient als 2e calamiteitenroute en zal daartoe technisch geschikt worden gemaakt. In het gehele plangebied geldt, dat bij vestiging of uitbreiding van een kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object bij een toename van het groepsrisico met meer dan 10% of indien het groepsrisico hoger is dan 0,1 x de oriënterende waarde een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico (conform de Visie externe veiligheid) moet plaatsvinden. In alle andere gevallen dient een beperkte verantwoording van het groepsrisico plaats te vinden.

5.3 Milieuhinder bedrijvigheid

44. Milieuhindercontouren in de omgeving

Er dient rekening te worden gehouden met het bestaan van milieuhindercontouren.

45. Beperkingen milieucategorie in het plangebied

Schieveste is te beschouwen als een gemengd gebied. Binnen het plangebied kunnen bedrijven gevestigd zijn in de milieucategorieën 1 t/m 3.1. Bedrijven in milieucategorie 3.2 zijn inpasbaar, mits zij qua aard en uitstraling van de bedrijfsactiviteiten gelijk te stellen zijn met een bedrijf in milieucategorie 3.1.

5.4 Geluid

46. Geluidsnorm binnen-niveau Bouwbesluit

Er dient voldaan te worden aan het binnen-niveau van het Bouwbesluit (op basis van de gecumuleerde geluidbelasting van verkeer en industrie).

47. Gemeentelijk beleid hoge waarde Wet geluidhinder

In overeenstemming met de Wet geluidhinder staat gemeente Schiedam een hogere waarde toe. Maatwerk is daarbij mogelijk. Voorbeelden van situaties waarin een hogere waarde is toegestaan zijn:

- a. Alle woningen voorzien zijn van een geluidluwe gevel.
- b. Alle woningen een geluidluwe buitenruimte of een gemakkelijk bereikbare gemeenschappelijke geluidluwe buitenruimte hebben.
- c. Aantoonbaar gecompenseerd wordt met andere woonkwaliteiten.

5.5 Luchtkwaliteit

48. Norm luchtkwaliteit

Binnen woningen geldt dat er een zodanig ventilatie- en/of filtersysteem moet worden toegepast dat de WHO-advieswaarden van 20 µg/m³ per jaar voor PM₁₀ en 10 µg/m³ per jaar voor PM_{2,5} in de binnenlucht niet worden overschreden.

Er dienen maatregelen getroffen te worden die bevorderend zijn voor de luchtkwaliteit in het openbare gebied.

5.6 Bodem

In Schiedam zijn diverse wijken onderhavig aan zettingen in de ondergrond, dit leidt tot ongewenste situaties met het oog op de veiligheid, bereikbaarheid, functionaliteit (wegen / riolering / nutsvoorzieningen) en maatschappelijke beleving. De zettingseis (inclusief autonome zetting) voor het openbaar terrein bedraagt 25 cm in 30 jaar.

49. Bebouwing boven kabels- en leidingentracés

In de bodem van Schieveste liggen al verschillende infrastructuren. Bebouwing boven deze infrastructuur dient rekening te houden met publiek-private belemmeringen. Er dient ook rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van een hoge druk aardgasleiding en de bijbehorende veiligheidseisen. Dat houdt in, dat binnen de belemmeringenstrook (tot op een afstand van vijf meter gemeten vanuit het hart van de buisleiding) geen kwetsbare objecten mogen worden gebouwd.

50. Archeologie

Er zijn aanwezige funderingen van historische bebouwing aan de Parallelweg. Er zal een onderzoek moeten worden gedaan naar archeologische resten in de bodem.



aanwezige funderingen



aanwezige kabels, leidingen en WKO

5.7 Natuurbescherming en biodiversiteit

51. Verontreiniging

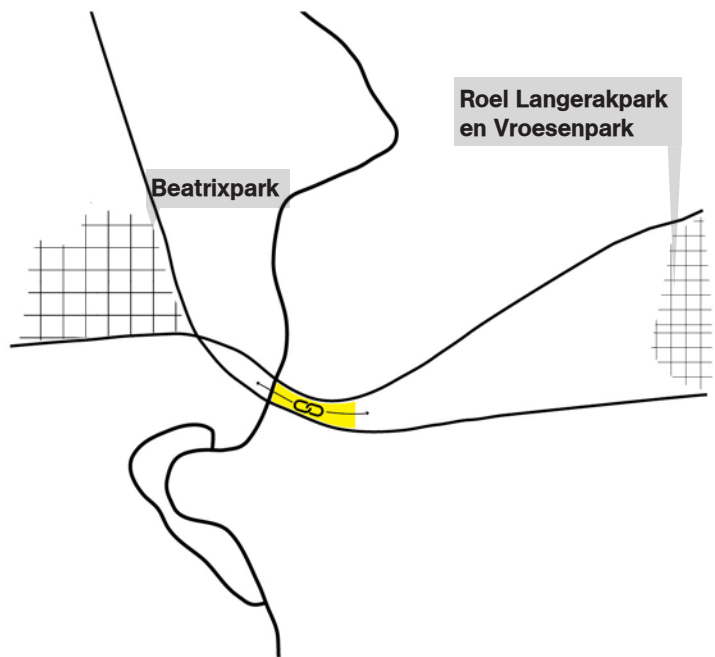
De bovenste meter grond over heel Schieveste is over het algemeen licht verontreinigd en zal functioneel moeten worden gesaneerd.

52. Ecologische verbinding

Schieveste moet als stevige schakel onderdeel uitmaken van groene gordel van Beatrixpark tot Roel Langerakpark en Vroesenpark in Rotterdam. Het Zuidtalud van de A20 is ecologisch van groot belang als corridor tussen het groene midden van Schiedam en de Rotterdamse groengebieden aan de randzones langs de infrabundel. Deze corridorfunctie moet zo goed mogelijk in stand blijven.

53. Recreatieve verbinding

Door het realiseren van een recreatieve route door Schieveste en versterking van de bovengenoemde ecologische corridor kan Schieveste meer onderdeel gaan uitmaken van het stedelijk weefsel van Schiedam.



Schieveste moet als stevige schakel onderdeel uitmaken van groene gordel van Beatrixpark tot Roel Langerakpark en Vroesenpark.

6.1 Financieel-economische uitvoerbaarheid

De financieel-economische haalbaarheid zal worden getoetst.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

54. Participatie

De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor een zorgvuldig participatieproces.

